

L'épave romaine de marbre de Porto Novo

Hélène Bernard, Jean-Claude Bessac,
Paul Mardikian et Michel Feugère

L'ÉPAVE, par Hélène Bernard

Jusqu'à présent, le commerce du marbre dans l'Antiquité était représenté par la concentration importante d'épaves dans le sud et la botte italienne (Torre Chianta, Punta Scifo), la Tunisie (Mahdia), la Grèce, et la Sicile (Cap Taormina, Marzamemi, Capo Granitola) (fig. 1). L'épave dite de Saint-Tropez¹ du IIe s. ap. J.-C., de découverte ancienne (1950), était isolée dans le bassin nord occidental de la Méditerranée. Elle semblait l'unique témoignage maritime de la diffusion du marbre de Carrare qui constituait pourtant une grande part du marbre utilisé en architecture.² L'épave de Porto Novo, deuxième épave de marbre des côtes françaises, vient de la rejoindre.

Elle repose sur 10-12 m de fond à l'entrée du golfe de Porto Novo³ (entre Porto Vecchio et Bonifacio) près d'un écueil, très proche de la côte sud-est de la Corse (fig. 1). Déclarée en 1989, elle fut fouillée de 1990 à 1995 en collaboration avec les plongeurs d'une équipe locale, l'A.R.S.E.C.⁴ Très peu perturbé, le chargement s'étend sur 15 m de long et 7 m de large (fig. 2). Il se compose de quatre fragments de colonne, disposés en croix, de 1,5 m de diamètre pour des longueurs variables: 4,8 m, 3,3 m, 3,2 m et 2,2 m. Cinq blocs en forme de parallélépipède le complètent: quatre de 1 m de hauteur mesurent: 2,7 m x 2,5 m, 2,7 m x 2,3 m, 3,1 m x 2,4 m, 1,9 m x 1,9 m (fig. 3). Le dernier, très imposant, n'a que 0,8 m de hauteur mais pour 5,8 m de longueur sur 2,1 m de largeur. Les poids varient, selon les éléments, de 6 à 23,3 tonnes.

Un des principaux problèmes de l'histoire de la sculpture romaine est la détermination du degré de finition donné aux objets dans les carrières. Tous les stades possibles, des blocs bruts au point ultime de la commande, sont représentés dans les épaves. Comme dans d'autres domaines, l'archéologie sous-marine permet de saisir un état parfois transitoire entre la production et la consommation d'un produit, et les épaves sont les seuls sites capables de fournir des données objectives. Morphologie de la cargaison, examen des surfaces, recherche des modules sont les phases d'analyse qui peuvent permettre de classifier la cargaison de Porto Novo dans cette perspective.

L'épave n'entre manifestement pas dans le commerce des produits finis: la cargaison est brute de carrière. Les colonnes sont à peine ébauchées et l'encoche sur trois des blocs, trop modeste pour être fonctionnelle, doit être liée à une empreinte d'extraction. L'absence de traces de manutention doit faire penser à l'utilisation d'élingues ou de brayers pour la préhension et le chargement. Les plans horizontaux supérieurs des blocs ont révélé un simple dégrossissage.⁵ Ces

- 1 F. Benoit, "Fouilles sous-marines, les marbres de Saint-Tropez," *RS&Lig* 3-4 (1952) 240-244.
- 2 P. Pensabene, "Considerazioni sul trasporto di manufatti marmorei a Roma e in altri centri occidentali," *DArch* 2-3 (1972) 317-362.
- 3 Notons que l'épave a d'abord été signalée, dans les quelques publications où elle a été évoquée, sous le nom de Porto Vecchio sud. C'est bien le même site que les fouilleurs ont maintenant décidé d'appeler Porto Novo. Les premières notes regroupées dans cette livraison devraient être suivies d'une monographie collective sur l'ensemble de l'épave, actuellement en préparation.
- 4 Association pour la Recherche dans le Sud Est de la Corse: J. Chiapetti, inventeur et coresponsable d'opération avec C. et R. Bravard, G. Azemar, G. Bouvet, G. Gravot, A. Pasquet, J. Thierry ainsi que H. Bernard pour la direction scientifique. La fouille a bénéficié de subventions du Ministère de la Culture et de la Collectivité de Corse. EDF Corse et la Municipalité de Lecci ont permis par une action de mécénat, le traitement des outils et du fourreau de glaive et de son *cingulum*.
- 5 Observations et relevés R. Fau (S.R.A. Midi-Pyrénées). Un moulage *in situ* a été réalisé par P. Mardikian et interprété par J.-C. Bessac.